



Entraide et Solidarité AF447

Association Loi 1901 (Siret : 517 490 728 00014 - APE : 9499Z)

Maison des Associations, 22 rue Deparcieux - BAL 91-75014 Paris

Tél. : : +33 6 10 88 31 82

Courriel : Entraide@asso-af447.fr

Site Web : www.asso-af447.fr

Président : Robert Soulas

Paris le 24 septembre 2011

Chers adhérents,

Introduction

Je souhaiterais tout d'abord vous remercier de votre présence à cette Assemblée Générale et du soutien que vous apportez à l'Association.

Nous sommes aujourd'hui rassemblés pour faire le point sur les faits significatifs de cette année écoulée depuis notre dernière rencontre le 18 septembre 2010.

Ces 12 derniers mois ont été riches en développements, malheureusement pas toujours positifs et souvent chaotiques. Nous avons encore vécu des périodes difficiles, et il est prévisible que les prochaines le seront toutes autant.

En préambule, je souhaiterais vous rappelez brièvement les objectifs de l'Association, inscrits dans nos statuts :

- Rassembler les familles des victimes de l'accident de l'AF447.
- Apporter un soutien à ces familles.
- Contribuer à la recherche de la vérité sur les causes de l'accident et à la sanction des responsabilités éventuelles en justice.
- Aider à obtenir une juste indemnisation des préjudices subis.
- Aider à entretenir et perpétuer la mémoire de cet accident et des personnes disparues.
- Engager ou participer à toute action permettant l'amélioration de la sécurité du transport aérien.
- Contribuer à l'amélioration de la prise en charge et de l'accompagnement des familles de victimes.

A- Représentativité de l'Association

Au 23 septembre 2011, l'Association rassemble un total de 284 membres, incluant les familles de victimes bien sûr, mais également des proches, des amis et des sympathisants.

67 victimes de toutes nationalités sont aujourd'hui représentées.

Malgré cette représentativité, nous regrettons toujours le nombre relativement modeste d'adhérents. Nous renouvelons notre souhait de voir l'Association encore plus représentative en terme d'adhérents, afin qu'elle puisse peser davantage encore sur les autorités.

De même, le renouvellement des adhésions ne doit pas être négligé car c'est une des rares sources d'accroissement des revenus de l'Association. Nous rappelons que nous ne recevons aucune subvention de la part de l'Etat et que nous ne pouvons pas nous permettre d'obérer l'obtention de ressources.

B- Rassemblement et soutien aux familles

Si l'objectif premier de notre Association est le rassemblement et le soutien du plus grand nombre, la dispersion géographique des familles rend cet objectif difficile. Nous ne pouvons qu'intervenir en tant qu'intermédiaire auprès d'Air France ou des autorités pour la résolution de certains problèmes. Nous n'avons d'ailleurs reçu que très peu de demandes personnelles au cours de l'année écoulée. Nous avons donc privilégié une communication par internet plus soutenue pour créer une proximité certes virtuelle mais néanmoins indispensable.

Le site web ainsi que les listes de diffusions sont gérés en interne par des membres du CA. Une aide extérieure est cependant ponctuellement nécessaire.

Par ailleurs, nous avons créé un nouveau site web afin notamment de constituer une base de données commune et sécurisée pour les avocats, les membres de la commission technique et les experts et les membres du CA. L'objectif est de rendre nos travaux plus efficaces et de nouer un lien étroit entre la technique et les avocats.

Les juges d'instruction ont réuni le plus grand nombre de familles « parties civiles » les 9 octobre 2010 et 24 février 2011. Cette dernière réunion a été précédée d'un déjeuner convivial qui a réuni quelques familles de l'Association.

Bien évidemment, nous souhaitons un dialogue accru entre les adhérents et le Conseil d'Administration. N'hésitez surtout pas à nous faire part de vos remarques, suggestions ou conseils.

C- La recherche de la vérité et l'action judiciaire sur le plan technique :

Comme vous le savez déjà, la recherche de la vérité reste un objectif prioritaire pour l'Association. De cette vérité découlera non seulement la justice mais également des recommandations de sécurité aérienne indispensables à la non répétition d'un tel drame.

Le lourd tribut que nous payons à l'aviation civile doit être générateur d'améliorations et d'expérience bénéfique.

Les membres de la commission technique rencontrent régulièrement des pilotes, des experts, ainsi que d'autres avocats en charge du dossier. Nous travaillons avec un panel le plus large possible afin de pouvoir exploiter toutes les ressources possibles. Les avocats du collectif sont bien évidemment associés à ces démarches.

Deux enquêtes en principe séparées, parallèles et indépendantes sont conduites d'une part par les cinq enquêteurs judiciaires et la Gendarmerie du Transport aérien sous la responsabilité des juges d'instruction, et d'autre part par le BEA qui mène une enquête dite « technique » ou de « sécurité ».

L'enquête judiciaire a pour finalité la recherche des causes de l'accident et des responsabilités induites. Les juges instruisent un dossier qui débouchera soit sur une ordonnance de renvoi vers un procès, soit sur un non-lieu.

L'enquête technique du BEA est limitée à la recherche des causes de l'accident et à l'émission de recommandations de sécurité le plus rapidement possible pour éviter toute nouvelle occurrence.

La commission technique de l'Association a étudié très attentivement les informations techniques fournies par les juges. Nous déplorons cependant l'absence du second rapport d'étape qui avait été promis par Mme Zimmermann pour le 31 octobre 2010. Les deux réunions précitées ont permis de constater quelques avancées substantielles et certaines directions d'investigations conformes à nos souhaits. Des suspicions de négligences et de carences ont été relevées contre Airbus et Air France relativement aux procédures de vol et à l'entraînement des pilotes. Cela a conduit à la mise en examen des deux sociétés.

A l'issue de la réunion du 24 février 2011, les enquêteurs judiciaires n'ont pas pu répondre à la question fondamentale : « Cet accident aurait-il pu être évité ? »

Ces réunions, qualifiées d'informelles par Mme Zimmermann, sont certes indispensables, mais ne permettent pas d'évaluer concrètement les travaux des experts en l'absence de support écrit. Ainsi, la compréhension des informations qui nous sont fournies reste hétérogène et sujette à interprétation. De plus, ces réunions « informelles » ne permettent aucune observation en retour, les remarques ou questions émises lors de la réunion ne pouvant être formalisées.

Nota : la dernière réunion a précédé la découverte de l'épave et donc les données des enregistreurs étaient inconnues.

L'association a déposé des demandes d'actes par l'intermédiaire de ses avocats, dans le cadre du suivi du dossier judiciaire :

- Demande d'intégration au dossier judiciaire du rapport d'audit sur la sécurité aérienne à Air France.
- Demande des versions logicielles des calculateurs principaux de l'AF447.
- Demande de mise à disposition des données des deux enregistreurs de vol de l'AF447.

- Demande de maintien de la pérennité logicielle de certains calculateurs en regard des modifications logicielles réalisées par Airbus après l'accident.

A ce jour, seule la demande de données des enregistreurs a été suivie d'une réponse, par ailleurs négative. Nous avons fait appel de cette décision.

D- Les recherches en mer et l'enquête du BEA

Le 18 septembre 2010, date de notre dernière assemblée générale, nous étions encore dans l'ignorance d'une quatrième phase de recherches en mer. Nous n'avons pas ménagé nos efforts auprès du BEA et du Ministère des Transports pour obtenir une reprise des recherches.

L'opacité dans laquelle se sont déroulées les recherches précédentes, l'omerta imposée par le BEA à tous ses prestataires de service, le refus de cet organisme à ne pas considérer nos demandes de recherche de l'épave en zone centrale, et les tergiversations du Ministère de tutelle ont exacerbé une situation déjà particulièrement tendue.

Finalement nous avons eu gain de cause et obtenu une nouvelle campagne de recherches début 2011, avec un début d'exploration dans la zone dans laquelle nous suspicions la présence de l'épave (centre du cercle).

A ce propos, saluons la perspicacité de Laurent Lamy qui, à maintes reprises, a suggéré au BEA d'investiguer cette zone dès le mois d'octobre 2009. En vain ! Et malheureusement ... car la découverte de l'AF447 durant la phase 3, en mai 2010, aurait évité bien des traumatismes et des souffrances aux familles de victimes, ainsi que l'inflation des coûts de recherches. Certains d'entre nous pensent que le monde aéronautique, dans sa quasi globalité savait que cet avion avait décroché et donc qu'il devait nécessairement se situer à proximité de la dernière position reportée... Apparemment le BEA n'a pas voulu retenir cette hypothèse !

Egalement, en janvier 2011, l'Association avait adressé au BEA des propositions qui auraient pu optimiser les futures recherches en mer à partir des données des phases précédentes.

Cet organisme nous a répondu par une fin de non-recevoir en nous révélant qu'aucune donnée n'était disponible car aucun enregistrement n'avait été réalisé, ce qui témoigne pour le moins d'un manque de professionnalisme.

La phase 4, sous maîtrise d'œuvre américaine, a été très rapidement couronnée de succès puisque l'épave a été découverte après seulement 5 jours d'exploration (3 avril 2011).

Simultanément, nous avons appris que nos proches étaient « identifiables » et que les dépouilles pouvaient être « remontées ». Information diffusée par la presse télévisée, dépersonnalisée et dépourvue de toute humanité...

La réunion qui a suivi, au Ministère des Transports avec la Gendarmerie, nous a appris que l'opération de « relevage » avait été décidée par les juges d'instruction et qu'elle serait extrêmement difficile et son succès aléatoire. Tout comme le processus d'identification des dépouilles...

Ce douloureux épisode a généré beaucoup de divergences d'appréciation de la situation et de nombreux commentaires contradictoires, parfois exacerbés par les questions incessantes des journalistes. Nous avons décidé de ne pas nous exprimer au nom de l'Association, mais

uniquement à titre personnel... Avec le recul, il eût été peut être préférable de ne s'exprimer qu'avec un seul communiqué de presse, sachant que les avis personnels des membres du conseil d'administration n'avaient que peu d'importance sur le fond et que le consensus était impossible.

Si certains d'entre vous ont été blessés ou choqués par ce « déballage médiatique », nous vous prions de nous excuser.

Parallèlement, le BEA a orchestré son show médiatique pour le retour des boîtes noires au Bourget, le 12 mai 2011. Ce succès revendiqué a laissé quelques traces d'amertume chez certains d'entre nous car avec un minimum d'écoute et de considération de l'Association, cet organisme aurait dû récupérer les enregistreurs en mai 2010 ...

Quelques heures après le début du dépouillement des données, la « vérité » était affirmée avec conviction : la machine n'avait pas dysfonctionné et les pilotes étaient les seuls responsables... Un quotidien national bien informé se chargeait de la diffusion de l'information et des « fuites »

L'Association est alors intervenue auprès du Premier Ministre pour demander que la sérénité revienne dans l'enquête technique.

Le 27 mai, le BEA sous pression, diffuse un « point sur l'enquête » de compensation qui corrobore le contenu des fuites entretenues, à savoir la responsabilité des pilotes.

Le 8 juin 2011, le Ministère des Transports rendait la justice et distribuait les responsabilités : 5% et 95%...

L'Association a clamé à nouveau son indignation en déclarant qu'il était encore prématuré de porter un quelconque jugement, sans preuves justifiées et avérées.

Durant cette période difficile et troublée, certains désaccords surviennent entre les membres du conseil d'administration et nous notons la démission de 6 d'entre eux.

Je tiens à saluer tout particulièrement le travail remarquable de ceux qui ont initié notre travail associatif. Jean Baptiste Audousset et John Clemes ont notamment largement contribué à faire ce que notre association est devenue aujourd'hui, à savoir une association reconnue et respectée.

Le 29 juillet 2011, le BEA diffuse son 3^{ème} rapport d'étape, accompagné de recommandations de sécurité. Le rapport est détaillé, précis et « neutre » car il n'affirme aucune responsabilité. Les fautes des pilotes sont « sous entendues »... mais il subsiste encore des zones d'ombre et des interrogations sur la situation exacte de l'aéronef.

L'analyse complète du document par la commission technique et nos experts est en cours, et nous envisageons la diffusion d'un rapport vers la fin novembre.

Le 3 août, le même quotidien annonce qu'une recommandation de sécurité relative à la gestion de l'alarme décrochage a été retirée du 3^{ème} rapport, déclenchant une violente polémique entre Airbus et le BEA d'un côté, Air France de l'autre.

Le BEA, dans un premier temps avise qu'il n'a pas à justifier l'ajout ou le retrait d'une recommandation puis admet que cette mesure n'était pas assez aboutie pour être diffusée... Le caractère politique de cette enquête est maintenant avéré avec des ingérences du ministère de tutelle du BEA et des protagonistes du transport aérien de plus en plus flagrantes.

Les dénégations fréquentes de son directeur relativement à son indépendance (« *nous ne donnons ni ne recevons aucune directives de qui que ce soit* ») sont évidemment contredites par les injonctions du Ministère pour aller plus vite et dans le sens qui sied aux autorités.

L'enquête du BEA en sort discréditée, car la manière dont elle s'est déroulée laisse présager de nombreux manquements à la déontologie de la profession d'enquêteur.

Le rapport définitif du BEA sortira avec précipitation sur ordre dès le mois de janvier prochain. Nous redoutons que ce rapport ne soit trop restrictif quant aux causes de l'accident et qu'il se focalise uniquement sur la seule responsabilité des pilotes, ce qui constituerait un réquisitoire inconsidéré et inconvenant.

Nous devons donc redoubler de vigilance et de prudence pour ne pas être fourvoyés sur des voies fallacieuses.

E- L'enquête pénale et les travaux du collectif d'avocats

Air France et Airbus sont mises en examen respectivement pour :

Air France : entraînement des pilotes inadaptés et carences dans la transmission d'informations techniques.

Airbus : absence de procédure adaptée en cas de pannes des sondes Pitot à haute altitude.

Les juges ne se sont pas prononcés quant aux négligences des protagonistes en charge du retour d'expérience.

Je rappelle qu'une mise en examen est une preuve de suspicion mais en aucun cas une preuve de culpabilité.

Les demandes d'actes et les observations issues du premier rapport judiciaire n'ont semblent-ils pas été prises en compte, à notre grand regret. Il semblerait que les juges privilégient les travaux programmés des 5 experts judiciaires au détriment des demandes des parties civiles. Ceci représente un risque certain car il est toujours difficile d'infirmer une décision ou une analyse préétablie dans un dossier judiciaire.

Egalement, bien que les deux enquêtes soient affirmées parallèles et indépendantes, il est permis de penser à l'influence que peut avoir l'une sur l'autre. Surtout lorsque l'expertise et la haute technicité requises conduisent à la même source : Airbus.

Nous serons là aussi, non seulement vigilants mais également très actifs dans le déroulement de la procédure judiciaire.

Dans un souci de plus grande représentativité des différentes sensibilités de ses adhérents, l'Association a demandé aux quatre avocats du collectif de défendre ses intérêts. La demande de prescription d'assignation a été déposée avant le 31 mai 2011.

Les avocats du collectif ont fait, ce matin, un point de situation et vous ont informés des prochaines étapes. Je rappelle que l'Association ne saurait intervenir dans la relation avocats-clients pour le processus indemnitaire. Il appartient à chaque famille d'établir un dialogue permanent avec son avocat.

F- Décision judiciaire et identification des dépouilles

Comme annoncé précédemment, la décision de « relevage » des corps a été une décision judiciaire.

Les juges d'instruction nous ont préalablement assurés que cette opération serait réalisée dans le respect de la dignité des victimes.

Je ne souhaite pas revenir sur cet épisode douloureux et traumatisant, traumatisme malheureusement encore entretenu par l'attente des résultats d'identification.

Les juges ont décidé une diffusion groupée des résultats à fin octobre. En l'absence d'information, nous ne savons pas si le processus se déroule conformément aux prévisions.

Air France prépare actuellement, en collaboration avec AXA, un « mémo » informatif en direction des familles pour la période post identification des corps (rapatriement, obsèques, frais, etc...). Nous avons été sollicités par Air France pour émettre observations et avis sur ce mémo. Nous avons répondu en intégrant l'expérience de certaines familles qui avaient pu récupérer le corps de leur proche quelques semaines après le drame.

Nous avons tout particulièrement insisté sur la nécessaire flexibilité de réaction et d'adaptation suivant les différents cas : délai réduits au maximum pour les familles capables d'accueillir immédiatement les dépouilles, délai de réflexion et d'organisation pour celles qui ne le sont pas, l'anticipation étant impossible en raison de la méconnaissance des résultats d'identification.

G- Devoir de mémoire

L'Association a rencontré à deux reprises des représentants d'Air France pour l'organisation de la commémoration du 1^{er} juin 2011. Cette journée a permis de se réunir, d'échanger dans la convivialité et de se recueillir dans la dignité. Nous ne savons pas si Air France continuera à prendre en charge ces manifestations. Dans le cas contraire, il reviendra à l'Association d'organiser ces commémorations.

Je tiens à remercier tous les membres du CA, Claude et Stéphane Declerck, Danièle, Laurent et Gilles Lamy, Philippe Linguet, Gwénola Roger, Fabrice Monteiro, Ophélie Toulliou, Hilmi Zerelli, Samira Zerkane ainsi que Stéphane Gicquel de la FENVAC pour tous les efforts incessants qu'ils ont déployés tout au long de cette année.

H- Conclusion et perspectives

En regard de la grande disparité géographique des familles de victimes, il est primordial que nous puissions échanger efficacement par le biais du site internet. Nous devons donc continuer à améliorer notre communication envers vous et d'être à votre écoute : il est indispensable que vous puissiez nous communiquer vos idées, suggestions, remarques et propositions. Nous vous sollicitons également pour participer activement à la vie de l'Association en intégrant son Conseil d'Administration.

L'année 2011-2012 sera encore parsemée d'épreuves, de douleur, de déception et de traumatismes pour l'ensemble des familles avec notamment le retour des dépouilles de nos proches. Retour malheureusement encore hypothétique, ce qui rend la situation encore plus cruelle.

L'année 2011-2012 sera sans doute pour beaucoup, celle de l'aboutissement des négociations indemnitaires, avec un nivellement par le haut des indemnités de préjudice moral, quelle que soit la nationalité de la victime.


L'année 2011-2012, sera aussi, je l'espère celle de l'augmentation du nombre de nos adhérents afin de se doter des ressources qui nous permettront de financer d'éventuelles contre-expertises.

Nous comptons sur vous tous pour développer notre Association et accroître ainsi sa représentativité et son influence.

L'année 2011-2012 sera nécessairement celle du combat pour la vérité, combat sans compromission aussi bien sur le front de l'enquête technique que celui de l'enquête judiciaire. Les développements techniques vont vraisemblablement s'accélérer dans les mois qui viennent et nous devons être extrêmement vigilants à ce qu'analyses et conclusions restent pertinentes et objectives.

Je sou mets donc ce rapport moral pour l'année 2010-2011 à vos suffrages avant de passer la parole à Philippe Linguet et Danièle Lamy pour le rapport financier et le budget prévisionnel de l'année 2011-2012.

Merci à toutes et à tous



Robert Soulas
Président